KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 4 Marca N 18. Roku 1846

O DOCHODACH DRÓG ŻELAZNYCH. (**)

(Dokończenie).

Wziąwszy za podstawę wypadki exploatacyjne ogłoszone w rozmitych krajach za rok 1844, obliczymy procent jaki przyniosły te drogi.

1) Na drogach Angielskich, gdzie taryfa opłat od przewozu dosyć jest wysoką a ruch bardzo znaczny, największych możnaby się spodziewać procentów, gdyby koszta budowy nie były nadzwyczaj wielkie. Wydatki exploatycyjne w drugiéj połowie 1844 roku, na dwóch lub trzech drogach, doszły do 50o/o dochodu, na innych były daleko mniejsze, bo tylko 21 i pół 40o/o wynosiły. I tak koszta utrzymania drogi i ruchu, na drodze z Londynu do Birmingham wynosiły 21o/o dochodu brutto; na drodze z Londynu do Brighton 23; G. North of England 25; Newcastle Darlington 26; Manchester Birmingham 28; Leeds 31; Great Western 32; Edimburg Glasgow 34; Newcastle Carlisle 35; Hull Selby 39; Tuff Vale 40; Gread Junction 42; London Blackwall 44; Liverpool Manchester 46.

Wydatki te były jeszcze mniejsze, gdyby nie podatek wysoki, który towarzystwa rządowi opłacać muszą. Średnio biorąc koszt utrzymania dróg żelaznych w Anglji, nie uczyni z podatkiem 40o/o dochodu. Dochód ogółem na 40 drogach, w długości 400 mil gieografi. wynosił w roku 1844, okrągło 5,600,000 fun. szter. to jest, 9o/o kapitału zakładowego, 61 i pół miljonów fun. ster. wynoszącego; przeto kapitał na drogi Angielskie wyłożony, uczynił w r. z. blizko do 5 i pół procentu.

Tak pomyślne wypadki dróg żelaznych, zachęcają kapitalistów Angielskich; a że własny ich kraj przesycił się tego rodzaju przedsięwzięciami, pragną oni opanować linie kommunikacyjne stałego lądu (*).

2) Drogi Belgijskie przyniosły w roku 1844 dochodu 11,230,493 franków, potrąciwszy wydatki w ilości 5,765,432 fr., to jest 51 o/o dochodu brutto, zostaje czystego dochodu fran. 5,465,062.

Do dnia 1 stycznia 1844 r., kapitał na drogi Belgijskie wyłożony, wynosił 137,573,077 franków, przy końcu roku 144,746,774 franków, średnio więc, 141,159,926 franków dochód czysty uczynił zatém 3,89 od sta kapitału zakładowego. Nie liczono tu w dochodzie summ jakie wpłynęły że sprzedaży zniszczonych i wyszłych z użycia przedmiotów, wydzierżawienia domów i gruntów, ani oszczędzone przez skarb wydatki za przewiezienie przedmiotów należących do poczty, do konstrukcji drogi i t. p., najmniéj 250,000 fr. cenić się mogące. Oszczędził nadto rząd znaczne summy na transporcie wojska, więźniów etc.

Podciągając te oszczędności skarbowe pod rachunek, znaleźlibyśmy że drogi Belgijskie w roku 1844 przyniosły przeszło 4o/o wyłożonego na budowę kapitału. Taki wypadek nader jest ważnym, bo dowodzi, że mimo kosztów budowy, prawie najwyższych na lądzie stałym, mimo bardzo nizkiéj taryfy opłat, drogi żelazne które rząd sam buduje i administruje, mogą być bardzo oszczędnie utrzymywane, i przynoszą odpowiedni procent, zaraz nawet po ich ukończeniu.

3) Na drogach Francuskich, podług *Journal des chemins de fer*, w roku 1844 dochody były jak następuje:

	dług	kapital fr.	Rok otw.	Dochód fr.
1 Paryż St. Germain	2.7	16,000,000	1837	1,093,208
2 — Wersal r. d.	2.5	18,000,000	37	1,447,431
3 — — r. g.	2.3	16,000,000	1840	859,214
4 — Rouen.	17.3	50,000,000	43	6,531,048
5 Orleans i Corbeil	17.9	50,000,000	43	6,734,693
6 Strasburg Bazylea	19.	45,000,000	41	2,409,207
7 Nimes. Montpel.	11.2	10,000,000	40	2,195,322
Razem	72.9	205,000,000		21,270,123

Koszta budowy wyszczególnionych siedmiu dróg do roku 1844, wynosiły w przecięciu 2,812,000 fr. na milę. Dochód na milę wypada 291,770 franków zatém więcéj jak 10 od sta kapi-

(*) Angielskie towarzystwa budują już drogi we Włoszech, w Hiszpanji i Francji. Nie ma prawie tygodnia, w ktorym by dzienniki nie ogłaszały nowych programatów przedsięwzięć kapitalistów Ang. na drogi żelazne w blizkich lub odległych krajach. np. na sieć dróg żelaznych w Szwecji, na drogę centralną przez wyspę Sardynią i t. p. Pod nazwą: „Wielkie Europejskie towarzystwo dróg żelaznych. The great european Railway's Company,“ utworzyło się w Anglji towarzystwo, mające na celu pokryć cały ląd stały, drogami żelaznemi; mianowicie w tych miejscach, gdzie dotąd jeszcze nie są budowane. Część kuli ziemskiéj na którą się działanie tego towarzystwa ma rozciągnąć, obejmuje przestrzeni 3,700,000 mil angielskich kwadratowych, ludności 236,000,000 dusz. Celem towarzystwa jest, jak się wyraża ogłoszenie, uskutecznić na lądzie stałym Europy, w naturalnéj wielkości to, co Anglja przy swych bogactwach i potędze przemysłowéj, z powodu małéj przestrzeni swéj ziemi, dotąd tylko w miniaturze u siebie wykonać mogła, innemi słowy urządzić na lądzie za pomocą pary, jeszcze większy ruch jak go Anglja okrętami parowemi zapewniła na morzu. Dyrektorowie tego towarzystwa, po zebraniu potrzebnych wiadomości lokalnych, objeżdżać mają obce kraje i wchodzić z rządami w układy o budowę ważniejszych linij.

Cały korpus inżynierów, z najznakomitszych techników będzie utworzony; towarzyszyć oni mają dyrektorom, dla udzielania opinij i rozstrzygania trudności technicznych.

(**) Patrz Nr. 14 Korres. Handl. Przem. i Roln.

tału. Przypuszczając na wszelkie koszta utrzymania 50o/o dochodu brutto, pozostanie na dochód czysty 5o/o kapitału zakładowego. (Podług świeżych wiadomości, koszta budujących się obecnie linij, nie uczynią więcéj nad 1,850,000 franków na milę geograficzną).

4) Z ogłoszonych sprawozdań rozmaitych administracyj dróg żelaznych Niemieckich, za rok 1844, ułożyć można dwa niżéj zamieszczone obrazy wypadków exploatacji, na 10 drogach.

Obraz pierwszy wykazuje długość dróg, dochód ogólny i czysty, oraz procent od kapitału; w drugim wymienione są ogólne koszta exploatacji, stosunek ich do dochodu i obliczenie kosztu na milę podłużną i milę obiegu.

	mil	dochód	czysty	czysty dochód czyni o/o od kap.
1 Berlin-Anhalt.	20.25	4,091,500	2,119,365	7.
2 — Potsdam	3.50	4,127,056	578,500	6.9
3 — Szczecin	17.80	2,4[illegible]4,700	1,324,333	5.8
4 Düsseldorf-Elbrf	3.32	935,792	492,568	4.1
5 Lipsk-Drezno	15.50	3,431,700	1,729,400	5.0
6 Magdeb. Lipsk	15 75	4,083,800	2,319,000	8.8
7 Nordbahn	42.00	6,959,680	3,5[illegible]0,670	5.0
8 Reńska	11.40	3,252,806	1,849,400	3.5
9 Taunus	5.75	1,493,300	734,270	6.0
10 Wiedeń Glognitz.	10.00	3,730,600	2,069,900	5.2

Czystym dochodem, jak się rzekło, jest summa wypadająca po strąceniu od dochodów ogólnych, wszelkich kosztów utrzymania drogi i ruchu, procent zaś od kapitału znajdujemy przez porównanie czystego dochodu z wydatkami na budowę drogi, po koniec r. 1844 wyłożonemi.

Co do kosztów utrzymania.

	koszt utrzym.	czyni na sto doch	na milę podłużną	na milę obiegu.
1 Berlin-Anhalt	1,672,100	48,2	97,380	29.3
2 — Potsdam	548,500	48,7	156,700	37.
3 — Szczecin	1,160,400	46,7	65,190	24.7
4 Düsseldorf-Elberfeld	4[illegible]3, 200	47,3	1[illegible]5,915	37.
5 Lipsk-Drezno	1,702,400	49,6	109,828	29.2
6 Magdeburg-Lipsk	1,764,816	48,9	112,000	2[illegible].5
7 Nortbahn (Austrja)	3,369,000	43,2	80,200	35.
8 Reńska	1,403,400	43,0	123,100	31.6
9 Taunus	759,059	50,8	132,010	37.7
10 Wiedeń Glognitz.	1,666,58[illegible]	44,5	166,059	22.6

Pomiędzy powyższemi drogami są drogi długości znacznéj i krótkie, drogi kosztownéj i tańszéj budowy, drogi jedne z osób, inne z transportu towarów dochód mające, a wszystkie wyjąwszy Reńską, dają procent odpowiedni kapitałowi.

To co okazało się na drogach wymienionych, możnaby okazać i na innych drogach Niemieckich, których dla braku szczegółowych lub dla niedostatecznych wiadomości nie przytaczamy. Na jednéj tylko drodze Frankfurtckiéj, koszta utrzymania nieco więcéj jak 50o/o wynoszą, i na żadnéj innéj drodze wyższe być nie mogą.

Widzimy przeto, że w Europie kapitały na budowę dróg żelaznych wyłożone, dostateczny już przynoszą procent; w Ameryce drogi żelazne również pomyślne dają wypadki. W roku upłynionym 30 dróg żelaznych Amerykańskich, które na dług. 1,900 mil ang. kosztowały 69,[illegible]53,560 dollarów, przyniosły czystego dochodu 4,226,742 dollarów, co w przecięciu stanowi 6 1/10 o/o.

Takiém jest położenie finansowe dróg żelaznych w rozmaitych krajach; ludność i zamożność, stan przemysłu i handlu, a nawet zwyczaje, wywierają wpływ wielki na przedsiębierstwa dróg żelaznych pod względem dochodu. Z wypadków zatém osiągniętych na drogach żelaznych w jednym kraju nie można wnioskować o ich powodzeniu w kraju innym. Przekonywamy się wszelako liczbami, że pomyślne powodzenie dróg żelaznych we wszystkich krajach, gdzie są zaprowadzone, przewyższa nawet pierwiastkowe obliczenia i nadzieje. Powodzenie to jeszcze się z czasem powiększy, bo jak niżéj okażemy, procentowanie dróg żelaznych coraz bardziéj wzrasta.

W Anglji, Francji i w Niemczech dywidendy się powiększyły, na wszystkich drogach dochody wzrosły, a wydatki stały się mniejsze; rządowe drogi Belgijskie poszły za tym postępem ogólnym, a wszędzie wzmaga się nowe źródło dochodu: przewóz towarów i produktów, uważany dawniéj za niekorzystny dla dróg żelaznych. Oparta na takich wypadkach chęć do spekulacji rozwija się; każde miejsce znaczniéjsze oczekuje niecierpliwie swéj drogi żelaznéj, szuka funduszów, kojarzy towarzystwa. Interes miejscowy i operacje finansowe, tworzą dwie siły w jednym działające kierunku. Zaledwo rozpoczyna się zbieranie podpisów na jaką drogę nową, a już listy uzupełnione: zdaje się że braknie przedsiębierstw na taką mnogość kapitału. Przypatrzywszy się jednak zblizka, widzimy że to kapitał fikcyjny, bo podpis i zaliczenie nie są jeszcze uzupełnieniem kapitału. Mało jest osób podpisujących, któreby miały do dyspozycji summy na jakie biorą zobowiązania: nikt się o to nie troszczy zkąd się owe summy wezmą: większość zostaje w nadziei pozbycia z zyskiem kupionych akcyj. Wyznać musimy, że niektóre z przedsiębierstw na drogi żelazne, nie odpowiadają nadziejom spekulantów, w ogóle jednak bywają korzystne. Nie jedna droga w początkach nieprzynosząca czystego dochodu, staje się coraz zyskowniejszą w miarę rozszerzania sieci dróg żelaznych, a linie przedłużane i krzyżujące się, dopóty wpływ korzystny wywierają jedne na drugie, dopóki kierunki ich nie stają się równoległemi.

Drogi żelazne, przez samo dźwignienie zamożności tych okolic przez które przechodzą, na własną wpływają pomyślność i nowe stwarzają fundusze. W krajach gdzie drogi żelazne istnieją, przemysłowa publiczność w działaniach swoich, mniejszych kapitałów obrotowych potrzebuje. Fabrykant, handlujący ogółowo i kupiec szczegółowy, nie ma już na widoku zapasów, nie liczy czasu na transport i na mogące zajść opóźnienia. Gdzie nie ma drogi żelaznéj, tam handlujący opatruje się w zapas podwójny towarów: jeden ma na składzie a drugi w drodze. Zmieni się taki system, skoro nazajutrz po wezwaniu będzie można otrzymać towar wprost od producenta; a że dochód od kapitału jest głównym pierwiastkiem ceny towaru, cena ta zmniejszyć się powinna przez to samo, że w każdém działaniu mniejszy będzie kapitał. Jest w tém zaród do zupełnéj zbawiennej przemiany w handlu, produkt staje się tańszym, a kapitał oszczędzony do nowych służy przedsięwzięć.

Dwie okoliczności szczególniéj wpływają na powiększanie czystego dochodu na drogach:

1) Ciągły wzrost ruchu, będący skutkiem ożywionego przemysłu i handlu przez dogodniejsze kommunikacje, i rozgałęzienie ich na różne strony.

2) Ciągłe zmniejszanie się kosztów exploatacyjnych, jako następstwo ulepszeń i doświadczeń, codzień nabywanych. Tym to ulepszeniom i doświadczeniom przypisać należy, że w ciągu lat trzech na wielu drogach koszta utrzymania ruchu prawie o połowę się zmniejszyły.

Korzystając z materjałów, jakie mamy pod ręką, wykażemy wzrost ruchu, czyli co na jedno wychodzi wzrost dochodu brutto, a zmniejszenie się wydatków na utrzymanie drogi, w kilku przykładach.

Weźmy najprzód drogi rządowe Belgijskie. W r. 1842 przyniosły te drogi dochodu 11,939,000 złp. na długości 53,4 mil, dochód więc na milę czynił 223·500 złp.

W roku 1844 długość dróg Belgijskich wynosiła mil 75 i pół dochody podniosły się na 17,976,290, zatém na milę 238,100 złp. powiększył się zatém dochód w dwóch latach o 6 1/10 o/o.

W znaczniejszym jednak stosunku zmniejszyły się w ciągu tego czasu koszta exploatacji, albowiem w roku 1842 takowe wynosiły na milę drogi 140,890, złp. a na przebieżoną milę 35

zł.; zaś w roku 1844 zmniejszyły się do 122,230 złp. na milę przebieżoną, co czyni 13 oraz 22 o/o mniéj, i dowodzi, że administracja rządowa tak dobrze jak prywatna umie korzystać z doświadczeń, w jakie technika dróg żelaznych codzień staje się bogatszą.

Porównajmy teraz dochód w r. 1842 na 10-ciu drogach Niemieckich wówczas otwartych, z dochodem tychże dróg w r. 1844.

		1842		1844	Powiększenie doch.	w procen.
1	Berlin-Anhalt	161,450	zł.	202,100	zł.	12.6
2	-- Potsdam	280,800	—	322,000	—	7.3
3	Düsseldorf-Elberfeld	249,250	-	265,900	—	3.3
4	Lipsk-Drezno	203,800	—	221,400	—	4.3
5	Magdeburg Lipsk	199,600	—	259,300	—	15.0
6	Nordbahn. Austr.	126,880	—	163,200	—	14.2
7	Norymb. Fürth.	230,000	—	241,500	—	2.5
8	Reńska.	141,000	—	285,400	=	25.6
9	Taunus.	253,936	—	259,700	—	1.1
10	Wiedeń-Glognitz.	344,705	—	373,100	—	4.1

Dochód obliczony w przecięciu z tych dziesięciu dróg, wynosił na milę w roku 1842, 183,290 złp., w roku 1844, 228,090, zatém więcéj w ostatnim roku 44,900, to jest blizko 24 o/o czyli 12o/o na rok.

Koszta utrzymania tych 10-ciu dróg, dodane i porównane tak w r. 1842 jako też w roku 1844, najprzód z dochodem, powtóre z liczbą mil przez lokomotywy przebieżoną, dają następujące wypadki:

	koszt na milę drogi	w o/o doch.	na milę przebież.
1842	105,815	57 3/4	zł. 33 gr. 21
1844	106,640	46 3/4	zł. 30 gr. —

Z tego wypada: 1) że powiększenie o 24 na sto dochodu, nie pociągnęło za sobą większych kosztów exploatacyjnych, a zatém i ruchu, a zatém i czysty dochód 24 na sto powiększył się; 2) że koszta utrzymania dróg które w r. 1842 pochłaniały 57 3/4 na sto dochodu, w r. 1844, czyniły tylko 46 3/4 na sto; 3) że nakoniec przebieżenie jednéj mili parowozem w roku 1842, 33 złp. w roku zaś 1844 tylko 30 zł. kosztowało, a zatém o 10 na sto mniéj, mimo znaczniejszych pociągów przy większym ruchu.

Jakkolwiek ogromne są postępy techniki dróg parowych w latach ostatnich, postępy które dozwalają zakładać drogi takie w okolicach uważanych za nieprzystępne, jeszcze przed kilku laty, wszelako bardzo wiele uczynić trzeba aby postawić rzeczone drogi na takim stopniu doskonałości, na którymbyśmy już nie przewidywali ulepszeń.

Owszem kto bliżéj rozpoznał i bez uprzedzenia widzi skutki tego najważniejszego wynalazku w naszém stuleciu, nie zaprzeczy, że rozwinięcie dalszych postępów pod względem technicznym, tak w naturze dróg żelaznych leży, jak ich rozwinięcie pod względem handlowym.

Codziennie technika wynajduje nowe środki udoskonalenia dróg żelaznych a zmniejszenia zarazem kosztów budowy i utrzymania; dziś budować i utrzymywać można w górzystych krajach drogi żelazne, tym samym kosztem, jaki dawniéj był potrzebny w najrówniejszém nawet położeniu. Przez pomnożenie i rozgałęzienie się dróg żelaznych, wzrastają codzień dochody.

Skoro tylko główne linie handlu i ruchu będą ukończone, a to w niedalekiéj już przyszłości nastąpi, wówczas każda nowa linja, czy blizka czy daleka, nowém się stanie źródłem dla obiegu. Uproszczenie i zmniejszenie kosztów exploatacji, tém samém obniżenie opłat, sprowadzi na drogę żelazną coraz więcéj przedmiotów do transportu, które dla swéj małéj wartości dziś wożone być nie mogą, i coraz większe massy ludzi drogami żelaznemi poruszać się będą. Miałżeby dochód nie wzrastać?

Podług prawdopodobieństwa za lat 5 to jest w roku 1850 wszystkie ważniejsze linje dróg żelaznych, w Niemczech, Belgji Francji ukończone będą; mocno przekonani jesteśmy że pomyślne wypadki, korzyści i ulepszenia jakie od r. 1840 do 1845 miały miejsce, a których wpływ na dochód liczebnie okazaliśmy, w takim samym stosunku do r. 1850 wzrosną.

Wydatki łożone na budowę dróg żelaznych, byle nie przechodziły nad summy na jakie kraj zdobyć się może, byle zostawały w pewnym stosunku z dochodami kraju, zawsze korzystnie będą użyte. Każda wojna, każde wojenne przygotowanie ileż to wymagało funduszu, a przecież we wszystkich prawie krajach pieniądz się znalazł i wkrótce zatarł się ślad poboru. Każdy więc kraj, który mógł znieść podobne wysilenia, który mógł pochłonąć tyle kapitałów na zawsze straconych, bez zupełnego podkopania swéj pomyślności, nie powinien się lękać używania pieniędzy na przedsięwzięcie płodne, na przedsięwzięcie które ściąga kapitał, aby zwrócić przynajmniéj procent, często wraz z umorzeniem samego kapitału, a niekiedy aby zwrócić większe nad kapitał summy.

SPOSÓB Dra WELZ RATOWANIA KARTOFLI POTWIERDZONY.

(z *Tygodnika Rol. Przem. Lwowskiego.*)

Stosownie do umieszczonego w Numerze 3 Tygodnika Rolniczo-Przemysłowego, własnego doświadczenia lekarza półkowego p. Dra Welz względem ratowania kartofli od zgnilizny za pomocą kadzenia piwnic siarką, równie i ja dostatecznie przekonany oznajmiam, że kadzenie siarką między wszystkiemi sposobami ocalenia kartofli od zgnilizny, nietylko jest najtańszym, ale i oraz najpewniejszym sposobem.

Jeszcze w miesiącu listopadzie zeszłym roku, powszechnie o zgniliznie kartofli nie tylko wszędzie mówiono, ale nawet we wszystkich czasopismach o tém czytać było można; zrewidowałem moje w małéj piwnicy zachowane 80 korcy kartofli i znalazłem je nietylko zupełnie mokre, ale po największéj części z wierzchu nadgniłe; w piwnicy zaś był bardzo nieprzyjemny zaduch, którego nawet i częstém przewietrzaniem piwnicy zgubić nie było można; aby więc powietrze przeczyścić, wpadłem równie jak pan Dr Welz na tę myśl, że się winówki siarką kadzą, aby wino od zepsucia zachować: kazałem przeto moją małą piwnicę która 80 korcami kartofli prawie zapełniona była, trzy razy w tygodniu siarką położoną na zarzących węglach tak długo kadzić, dopóki cała piwnica dymym zupełnie nie napełniła się a potém kazałem zatkać wszystkie lufta i drzwi zamknąć.

Po kilku dniach znalazłem kartofle zupełnie osuszone i powietrze w piwnicy czyste: kazałem nadgniłe kartofle wybrać: bowiem szczupłe miejsce przeszuflowania nie dozwalało

Po nowym roku dowiedziawszy się od tutejszych włościan, że im także kartofle w piwnicach i lochach gniją, kazałem moje kartofle, aby ich na gorzelnię dać, w myśli że po największéj części zgniły, zupełnie przeszuflować: bo przez częściowe branie kartofli obszerniejsze do tego zrobiło się miejsce; nad spodziewanie atoli pokazało się, że kartofle tylko na ćwierć łokcia z wierzchu nadpsute, wewnątrz zaś zupełnie zdrowe były, naturalną swą barwę miały, i znaczne kiełу popuszczały.

To więc spowodowało mię pp. oficjalistom państwa tutejszego jako biegłym w gospodarstwie moje doświadczenie oznajmić, którzy przekonawszy się dostatecznie o tym sposobie tegoż w większéj ilości kartofli z dobrym skutkiem doświadczali, albowiem chociaż kartofli już chorych nieuratowano, przecież dalszemu gniciu zapobiegnięto, a te kartofle w gorzelni nad spodziewanie dobry wydatek przyniosły.

Mogę zatém i ja wynalazek pana Dra Welz, własném tak-

że doświadczeniem wypróbowany, jako najpewniejszy sposób ocalenia katofli od zgnilizny gospodarzom zalecić.

Poręba wielka w Sandeckim, dnia 30 stycznia 1846 roku.

Wacław Stohr.

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

Z B O Ż E.

Londyn 20 *lutego* Rozprawy w Izbie niższéj względem prawa zbożowego jeszcze niezostały doprowadzone do końca i odroczone są znowu do dnia 23 b. m. Od ostatniego poniedziałku dowozy angielskiéj pszenicy były umiarkowane, a tak stara jak świeża pszenica po cenach tygodniowych rozkupioną została, na pszenicę pod kluczem dopytywania były większe, mianowicie od młynarzy i kupców prowincjonalnych, jednakowoż zakupy ograniczały się głównie na gatunkach najlepszéj Gdańskiéj pszenicy w cenie od 60 do 61 szylingów za kwarter. Jęczmień wyjąwszy najlepsze gatunki dotad ciągle nie ma pokupu. Nie uważamy żadnéj zmiany w wartości grochu okrągłego i szablastego. Owsem handel idzie bardzo powolnie i zakupy po zniżonych cenach są zawierane.

Londyńskie ceny przeciętciowe: Pszenica po 59 szyl. 6 pens (47 zł. gr. 18 za korzec) Jęczmień 30 szyl. Owies 23 szyl. 3 pens. Żyto 37 szyl. 14 pens. Groch 34 szyl. 11 pens. Groch szablasty 38 szyl. 1 pens kwarter Ogólne ceny przeciętciowe z ostatnich sześciu tygodni pszenica 55 szyl. 3 pens. (44 zł. za korzec) Jęczmień 31 szyl. 4 pens. Owies 21 szyl. 10 pens. Żyto 34 szyl. 2 pens. Groch 35 szyl. 11 pens. za kwarter. *Cło na ten tydzień:* Pszenica 17 szyl. (13 zł. gr. 18 od korca) Jęczmień 7 sz. Owies 6 szyl. Żyto 8 szyl. 6 pens. Groch 7 szyl. 6 pens. od kwarteru. Dowieziono tu z zagranicy od 14 do 20 lutego. Pszenicy 6358. —Jęczmienia 1131. — Owsa 461 kwarterów.

Wrocław 24 *lutego.* Rzadko bardzo widzieć pszenicę w dobrych gatunkach i podawniejszych cenach jest poszukiwaną, średnie i poślednie gatunki za to są licznie dowożone, i zaledwie przy cenie targowéj utrzymać się mogą. Najlepsza biała pszenica po 93 do 95 sr. gr. średnia 80 do 85 sr. gr. poślednia 65 do 72 sr. gr. najlepsza żółta 90 do 93 sr. gr. średnia 78 do 82 sr. gr. poślednia 65 do 68 sr. gr. Żyto dziś stało cokolwiek niżéj, dowóz jego był mało znaczący, żądania także nie wielkie. Partja 85 funtowego cięższkiego, na dostawę wiosenną sprzedanę zostało po 67 sr. gr. szefel.

Wrocław 27 *lutego.* Upłyniony tydzień był dla handlu zbożowego znowu bardzo spokojnym, żadne też znaczniejsze zmiany w cenach nie miały miejsca. Pod względem choroby kartofli nieotrzymaliśmy w ostatnich czasach zatrważających wiadomości, co tém bardziéj uspakajać powinno, że poprzednie mniemano, że łagodne i ciepłe powietrze do postępów choroby mocno się przyczynia. Gdyby się zaś na wiosnę pokazać miało że w dołach teraz zachowane kartofle, szczęśliwie uszły zepsucia, to dotychczasowe i w jesieni trwale utrzymujące się ceny zboża z tego powodu, wnet by się i szybko obniżyły. Życzyć tylko należy aby rychło pogoda okazała się korzystniejszą dla młodych zasiewów, gdyż szczególniéj role w niskim położeniu będące wiele od mokrości ucierpiały. Na konsumcją płacone ceny zboża tak podać można: Za dobrą białą pszenicę 86 do 96 sr. gr. a za żółtą 82 do 91 sr. gr. poślednie gatunki płacą nawet o 15 sr. gr. niżéj tego notowania a i tak trudno im nabywców znaleźć przychodzi. Żyta najlepsze partje ważące 85 do 88 funt. na szeflu płacą po 66 do 69 sr. gr i chętnie kupują, ale w ogóle chęć do kupna upada a a poślednie gatunki 80 do 83 fun. stoją na 62 do 65 sr. gr. Jęczmień jest po 48 do 54 sr gr. Owies po 34 do 37 sr. gr. Grochy według gatunku po 60 do 66 sr. gr. za szefel.

Kiedy najlepsze gatunki czerwonéj Koniczyny utrzymnją się w cenie 12 3|4 do 14 talarów, średnie i ordynaryjne gatunki nawet po 10 i 12 talarów zbyć trudno. Lecz według naszego zdania ceny te jeszcze są za wysokie, jeżeli wyselki na ważniejsze targowiska na to ziarna jakowąś korzyść przedstawiać mają. Z tego wnosić należy że mamy jeszcze silne zapasy czerwonego nasienia w pierwszéj ręce, a zapóźno już będzie teraz wysełać ładunki tego nasienia ceny niezmieniło, lecz tylko na niezmiernie dobre są kupcy po 14 i pół do 15 i pół talarów.

Taxa Chleba i Mięsa na miesiąc Marzec 1846 roku.

Bułka mątowa za gr. 3 ważyć ma łutów 6; Strucla mątowa za gr. 6 ł. 12, Bułka z mąki pośledniejszéj za gr. 2 ł. 8 Strucla z takiejże mąki za gr. 6 funt— ł. 24. Chleb stołowy bez względu na formę z takiejże mąki za gr. 12 f. 1 ł. 16; Placek solony za gr. 1 ł. 8. Chleb żytni pytlowy oraz chleb z mąki Młyna Parowego: Bochenek chleba za gr. 5 f.—ł. 27; bochenek chleba za gr. 10 fun. 1 ł. 22 bochenek chleba za gr. 20 f. 3 ł. 12 Bochenek chleba razowego za gr. 5 f. 1 ł. 3 bochenek chleba za gr. 10 f. 2 ł. 6 bochenek chleba za g. 20 f. 4 ł. 12 Mięsa wołowego funt gr. 12; krowiego lub z bukatów gr. 11; funt polędwicy gr. 24.—Wieprzowiny ze skórą funt gr 13; Schabu funt gr. 11. Słoniny świeżéj funt gr. 22. Słoniny wędzonéj czyli suszonéj f. zł. 1 Baraniny funt gr. —

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 3 Marca 1846 roku.		żądają R. s.	k	dają R. s.	k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów . .	2 M. .	93	—	—	—
Gdańsk 100 talarów . .	2 M. .	92	85	—	—
Hamburg 300 m. k. . .	2 M. .	—	—	140	70
Londyn funt sterlin. .	3 M. .	—	—	—	—
Lipsk 100 talarów .	2 M. .	—	—	—	—
Mokswa 100 rub. sr. .	1 M. .	100	—	—	—
Petersburg ditto. . .	1 M. .	100	50	—	—
Paryż 300 franków . .	2 M. .	75	30	—	—
Wiedeń 150 złr. . .	2 M. .	96	30	—	—
Wrocław 100 talar. . .	2 M. .	—	—	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały . . .		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe . . .		—	—	—	—
ditto stare ważne . . .		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie . . .		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty . . .		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr. .		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp. . .		—	—	—	—
„ „ „ 4% za 100 r. s.		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*) .		—	—	—	—
„ „ nowe za 100 .		14	70	14	65
Obligacje udziałowe na 300 złp. .		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp. .		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp. .		—	—	—	—
Serje wylosow. lit. B na złp. — .		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		—	—	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 11 5/6